

BREVET D'INVENTION

P.V. n° 832.808

Classification internationale



1.270.079

B 62 d

Perfectionnements apportés aux véhicules routiers transformables en stands forains ou analogues.

M. HENRI, FRANÇOIS, EMMANUEL LEGROS résidant en France (Seine).

Demandé le 12 juillet 1960, à 16^h 6^m, à Paris.

Délivré par arrêté du 17 juillet 1961.

(Bulletin officiel de la Propriété industrielle, n° 34 de 1961.)

(Brevet d'invention dont la délivrance a été ajournée en exécution de l'article 11, § 7, de la loi du 5 juillet 1844 modifiée par la loi du 7 avril 1902.)

L'invention est relative aux véhicules routiers (automobiles ou remorques) transformables en stands forains, et elle concerne plus particulièrement (parce que c'est dans leur cas que son application paraît devoir présenter le plus d'intérêt) mais non exclusivement parmi ces véhicules-stand, ceux qui sont destinés à la vente suivant la formule connue sous la désignation « libre-service », cette vente concernant notamment les produits alimentaires sur les marchés forains.

Elle a pour but, surtout, de rendre tels les véhicules-stand du genre en question qu'ils répondent mieux que jusqu'à présent aux divers desiderata de la pratique.

Elle consiste en diverses dispositions susceptibles d'être appliquées isolément ou simultanément.

L'une de ces dispositions consiste — et en même temps qu'à prévoir dans la caisse, dont les parois latérales sont relevables pour former des auvents, de part et d'autre d'une allée centrale, des rayons superposés formant le long des bords du véhicule des étagères d'étalage — à assurer le raccordement du toit à la partie supérieure de la paroi latérale correspondante par un panneau de jonction arrondi translucide ou transparent auquel est au moins approximativement perpendiculaire une plaque fixée suivant un plan incliné au-dessus du rayon supérieur de l'étagère correspondante, plaque qui, de préférence, est recouverte d'un miroir sur sa face en regard dudit rayon.

Certaines autres dispositions sont plus particulièrement applicables à un stand automobile dont la cabine du conducteur présente des parois latérales et antérieure susceptibles d'être écartées de la plate-forme de la cabine, afin de dégager cette plate-forme de tous les côtés à la vue des passants, ainsi que le déposant l'a déjà proposé dans son brevet n° 1.230.629 déposé le 3 avril 1959.

L'une de ces autres dispositions consiste à fixer, de préférence dans l'axe de la caisse, contre le plafond de celle-ci, un rail pour un palan de chargement, ce rail étant prolongé à travers la cabine du conducteur par une partie libre de pivoter dans un plan horizontal, de manière que l'extrémité avant de la partie pivotante puisse être dirigée vers l'un et/ou l'autre des dégagements latéraux de la cabine du conducteur.

Une autre disposition consiste à relier par des parallélogrammes articulés à la plate-forme du véhicule, de préférence du côté de la cabine du conducteur, un plateau de comptoir sur lequel est fixée de préférence de façon oreintable autour d'un axe vertical, une caisse enregistreuse, de manière que le plateau comptoir, en conservant continuellement une assiette horizontale, puisse être amené d'une position relevée de voyage, dans laquelle il se trouve à l'intérieur de la cabine du conducteur, dans une position abaissée à côté de la plate-forme de la cabine du conducteur.

Une autre disposition encore consiste à prolonger la cabine du conducteur devant le moteur vers l'avant et à faire comprendre au capot du moteur, devant le radiateur de refroidissement, une porte à deux battants susceptibles de masquer le radiateur, lorsque le véhicule doit servir de stand, et qui, pour le voyage, sont ouverts en étant dirigés parallèlement l'un à l'autre vers l'avant et recouverts par une tablette horizontale, pour former devant le radiateur du moteur une gaine de canalisation d'air, se raccordant à une lumière ménagée dans la paroi antérieure avancée de la cabine du conducteur.

L'invention vise plus particulièrement certains modes d'application, ainsi que certains modes de réalisation des susdites dispositions, et elle vise plus particulièrement encore, et ce à titre de produits

[1.270.079]

— 2 —

industriels nouveaux, les véhicules-stand du genre en question, comportant application de ces mêmes dispositions, ainsi que les éléments spéciaux propres à leur établissement.

Et elle pourra, de toute façon être bien comprise à l'aide du complément de description qui suit ainsi que des dessins ci-annexés, lesquels complément et dessins sont, bien entendu, donnés surtout à titre d'indication.

La figure 1, de ces dessins, montre schématiquement en plan un véhicule-stand établi conformément à l'invention.

La figure 2 montre le même véhicule en une coupe transversale à l'avant.

Les figures 3 et 4 montrent en différentes positions certains éléments établis conformément à l'invention et faisant partie de la cabine de conducteur.

Les figures 5 et 6 montrent schématiquement, respectivement en élévation et en plan, un camion stand établi selon une variante.

Selon l'invention, et plus spécialement selon celui de ses modes d'application, ainsi que selon ceux des modes de réalisation de ses diverses parties, auxquels il semble qu'il y ait lieu d'accorder la préférence, se proposant d'établir un véhicule routier transformable en stand forain, notamment pour la vente de produits alimentaires en libre service sur les marchés forains, on s'y prend comme suit ou de façon analogue.

En ce qui concerne le véhicule stand dans son ensemble, on le rend de préférence automobile en l'agencant avantageusement comme déjà proposé dans le brevet antérieur 1.230.629 déposé le 3 avril 1959.

A cet effet on articule à leur partie supérieure les parois avant 1 et latérales 2 et 3 de la cabine d'un conducteur et les parois latérales 4 et 5 et la paroi arrière 6 de la caisse de transport en bordure du toit 7 du véhicule, de manière que l'on puisse, en faisant pivoter ces parois par rapport audit toit, les relever sensiblement à la hauteur de ce dernier, en formant un auvent sur le pourtour du véhicule et en dégagant la plate-forme 8 du châssis de tous les côtés du véhicule.

Sur cette plate-forme 8 on fixe, de chaque côté d'une allée centrale, des rayons superposés 9a, 9b, 9c et 10a, 10b, 10c formant le long de chaque côté latéral du véhicule une étagère d'étalage.

Conformément à l'invention on assure le raccordement du toit 7 à la partie supérieure de chaque paroi latérale 2 et 3 du véhicule par un panneau de jonction 11 largement arrondi, en matière translucide ou transparente, et on dispose au-dessus du rayon supérieur 9c ou 10c de chaque étagère d'étalage, une plaque inclinée 12, au moins approximativement perpendiculaire à une partie intermédiaire, de préférence médiane, du panneau 11.

Avantageusement on recouvre la partie inférieure des plaques 12 par des miroirs.

De préférence on agence de la même manière l'arrière, non représenté, du véhicule.

Il convient de prévoir, sur tout le pourtour de l'allée centrale, des rideaux 13 accrochés à des tringles 14 qui s'étendent à la hauteur du bord inférieur des plaques 12.

Par cette disposition spéciale des plaques 12 par rapport aux panneaux 11, on obtient une séparation de l'allée centrale (qui sert de magasin de stockage) des étagères d'étalage et un excellent éclairage indépendant de l'allée centrale et des étagères. Les miroirs fixés à la face inférieure des plaques 12, par le réfléchissement de la lumière, augmentent la luminosité sur les étagères et, en même temps, donnent au passant l'illusion d'une masse exposée supérieure à la réalité.

Selon une autre disposition de l'invention, on fixe contre l'ossature supportant le toit 7, dans l'axe de l'allée centrale, un rail 15 pour un palan de chargement 16, ce rail 15 étant prolongé à travers la cabine du conducteur par une partie 15a libre de pivoter dans un plan horizontal autour d'un pivot vertical 17.

On peut ainsi diriger l'extrémité libre de la partie 15a du rail vers l'un ou l'autre dégagement latéral de la cabine du conducteur et la fixer à l'ossature du toit dans l'une des positions obliques montrées en traits mixtes sur la figure 1, par des moyens classiques quelconques non représentés (vis de serrage, goupilles, etc.). On facilite ainsi considérablement le chargement du véhicule, le palan 16 pouvant être conduit tout le long du rail 15-15a depuis le dégagement latéral situé sous le panneau relevé 2 ou 3 de la cabine jusqu'au fond de l'allée centrale de la caisse.

Selon une autre disposition de l'invention, on relie au véhicule de façon permanente une caisse enregistreuse 18, en la montant sur un plateau de comptoir 19, lui-même relié à la plate-forme de transport 8 par l'intermédiaire d'une tringlerie formant des parallélogrammes articulés 20, 21 et 20a, 21a, de manière que le plateau de comptoir 19 (et par conséquent la caisse 18) puisse être amené d'une position relevée de voyage, dans laquelle il se trouve à l'intérieur de la cabine du conducteur (fig. 3) à une position abaissée de vente dans laquelle il se trouve descendu à une certaine distance à côté de la plate-forme de transport 8 (fig. 2).

En outre il convient de prévoir que le siège 22 du passager ou du conducteur puisse être facilement enlevé de son support de voyage 23 et accroché au bord de la plate-forme de transport 8 derrière la caisse 18 au moyen de crochets 24 (fig. 4).

Avantageusement on rend les tringles 20, 21 et

20a, 21a télescopiques, de manière à pouvoir écarter le plateau 19 à volonté de la plate-forme 8, c'est-à-dire du siège 22 de la caissière.

En outre il convient d'écarter dans le sens de la longueur du véhicule les plans d'évolution de deux tringles 20 et 21 de l'un des parallélogrammes articulés, de manière qu'elles puissent servir d'appui à un plateau 25 complétant le plateau 19 en un comptoir d'angle. Ce plateau 25 est, de préférence, articulé au plateau 19 par des charnières 26, de manière à pouvoir être relevé et rabattu sur celui-ci dans la position de voyage (fig. 3).

Sous le plateau 19 on prévoit une ou plusieurs béquilles télescopiques 27.

La caisse enregistreuse 18 est avantageusement reliée au plateau 19 par des moyens non représentés (par exemple une tige de pivot avec un écrou de serrage) permettant de la faire pivoter plus ou moins sur le plateau et de la bloquer dans la position choisie.

Selon encore une autre disposition de l'invention, on prolonge la plate-forme 8 du véhicule au-delà du moteur vers l'avant et on fait comprendre au capot 28 du moteur, devant le radiateur 29, une porte à deux battants 30 et 30a, susceptibles de masquer le radiateur, lorsque le véhicule sert de stand (fig. 4), et qui, pour le voyage, sont ouverts, dirigés parallèlement l'un à l'autre vers l'avant (fig. 3) et recouverts par une tablette horizontale 31. Dans cette dernière position, l'ensemble des battants 30 et 30a, de la tablette 31 forment ainsi avec la plate-forme 8, devant le radiateur 29, une gaine de canalisation d'air de refroidissement se raccordant aux bords d'une calandre (non représentée) prévue dans le panneau 1 de la cabine.

Le plateau 31 est avantageusement articulé le long du bord supérieur du battant 30 de manière qu'il puisse être rabattu contre la face intérieure de ce battant lorsqu'il doit être refermé sur le radiateur 29.

Des verrous 32 et 32a, prévus au bas des battants 30 et 30a, permettent de fixer à la plate-forme 8 ces battants dans l'une ou l'autre des deux positions susindiquées (fig. 3 et 4).

Suivant un autre mode de réalisation de l'invention on monte le moteur 33, non pas à l'avant de la plate-forme 8, mais à l'arrière, dans le fond de l'allée centrale, comme montré sur les figures 5 et 6.

Autour du moteur 33, il convient de disposer un capot 28a, ouvert vers le bas et que le radiateur de refroidissement 29a divise en un compartiment avant et arrière. Un courant d'air de refroidissement traversant le radiateur 29a, en passant d'un compartiment dans l'autre et en circulant autour du moteur, assure le refroidissement de celui-ci.

Au bord inférieur du radiateur 29a on prévoit avantageusement un déflecteur d'air 34.

Dans l'allée centrale on peut prévoir une paroi 35 séparant le fond de l'allée occupé par le moteur de la partie avant de l'allée.

En disposant le moteur à l'arrière du véhicule dans le fond de l'allée centrale il est possible de dégager davantage la cabine du conducteur et d'homogénéiser la surface d'étalage.

Comme il va de soi et comme il résulte d'ailleurs de ce qui précède, l'invention ne se limite nullement à ceux de ses modes d'application, non plus qu'à ceux des modes de réalisation de ses diverses parties ayant été plus particulièrement indiqués, elle en embrasse au contraire toutes les variantes.

RÉSUMÉ

L'invention a pour objet des perfectionnements apportés aux véhicules routiers transformables en stands forains ou analogues, ces perfectionnements présentant notamment les caractéristiques suivantes considérées, selon le cas, soit séparément, soit selon des combinaisons de certaines de ces caractéristiques :

1° Dans le véhicule à parois latérales relevables pour former des auvents et présentant, de part et d'autre d'une allée centrale, des rayons superposés, formant des étagères d'étalage, le raccordement du toit à la partie supérieure de la paroi latérale correspondante et assuré par l'intermédiaire d'un panneau de jonction arrondi translucide ou transparent auquel est au moins approximativement perpendiculaire une plaque fixée suivant un plan incliné au-dessus du rayon supérieur de l'étagère correspondante, plaque qui, de préférence, porte un miroir sur sa face en regard dudit rayon;

2° Dans le véhicule suivant 1°, l'allée centrale est dissimulée de l'extérieur par des rideaux accrochés à la hauteur du bord inférieur des plaques inclinées, disposées au-dessus des rayons supérieurs des étagères;

3° Le véhicule, dont les parois latérales de la cabine du conducteur peuvent être écartées de la plate-forme du châssis, est muni, le long du toit de la caisse, d'un rail de guidage pour un palan de chargement, ce rail étant prolongé à travers la cabine du conducteur par une partie susceptible de pivoter dans un plan horizontal par rapport au restant fixe du rail, de manière que son extrémité libre puisse être dirigée vers l'un et/ou l'autre dégagement latéral de la cabine du conducteur;

4° Sur la plate-forme de la cabine du conducteur dont les côtés latéraux peuvent être dégagés par le relèvement des panneaux de la cabine, est relié, par des parallélogrammes articulés, un pla-

[1.270.079]

— 4 —

teau de comptoir sur lequel est fixée, de préférence de façon orientable, une caisse enregistreuse, de manière que ce plateau comptoir, tout en conservant continuellement son assiette horizontale, puisse être amené d'une position relevée de voyage, dans laquelle il se trouve à l'intérieur de la cabine du conducteur, dans une position abaissée, dans laquelle il se trouve descendu à côté de la plate-forme de la cabine;

5° Dans le véhicule suivant 4°, les tringles des parallélogrammes articulés sont télescopiques;

6° Dans le véhicule suivant 4° ou 5° deux tringles du même parallélogramme évoluent dans des plans différents décalés l'un de l'autre d'une distance correspondant à la profondeur du plateau comptoir de manière à pouvoir servir de base d'appui à une tablette amovible complétant le plateau comptoir en un comptoir d'angle;

7° Dans le véhicule suivant 4°, 5° ou 6°, le siège du passager ou du conducteur du véhicule est rendu facilement démontable d'un support de route et muni de moyens permettant son accrochage au bord de la plate-forme de la cabine du conducteur,

derrière le plateau comptoir de la caisse enregistreuse;

8° Dans le véhicule dont la paroi avant de la cabine du conducteur est relevable pour former un auvent, la plate-forme est prolongée vers l'avant, au-delà du moteur, et le capot de celui-ci est muni devant le radiateur de refroidissement d'une porte à deux battants susceptibles de masquer le radiateur lorsque le véhicule doit servir de stand et qui, pour le voyage, sont ouverts dirigés parallèlement l'un à l'autre vers l'avant et recouverts par une tablette horizontale pour former devant le radiateur une gaine de canalisation d'air de refroidissement, se raccordant aux bords d'une calandre prévue dans le panneau avant de la cabine;

9° Dans un véhicule selon 1°, le moteur est disposé à l'arrière du châssis, dans le fond de l'allée centrale, entre les rayons superposés formant les étagères.

HENRI, FRANÇOIS, EMMANUEL LEGROS

Par procuration :

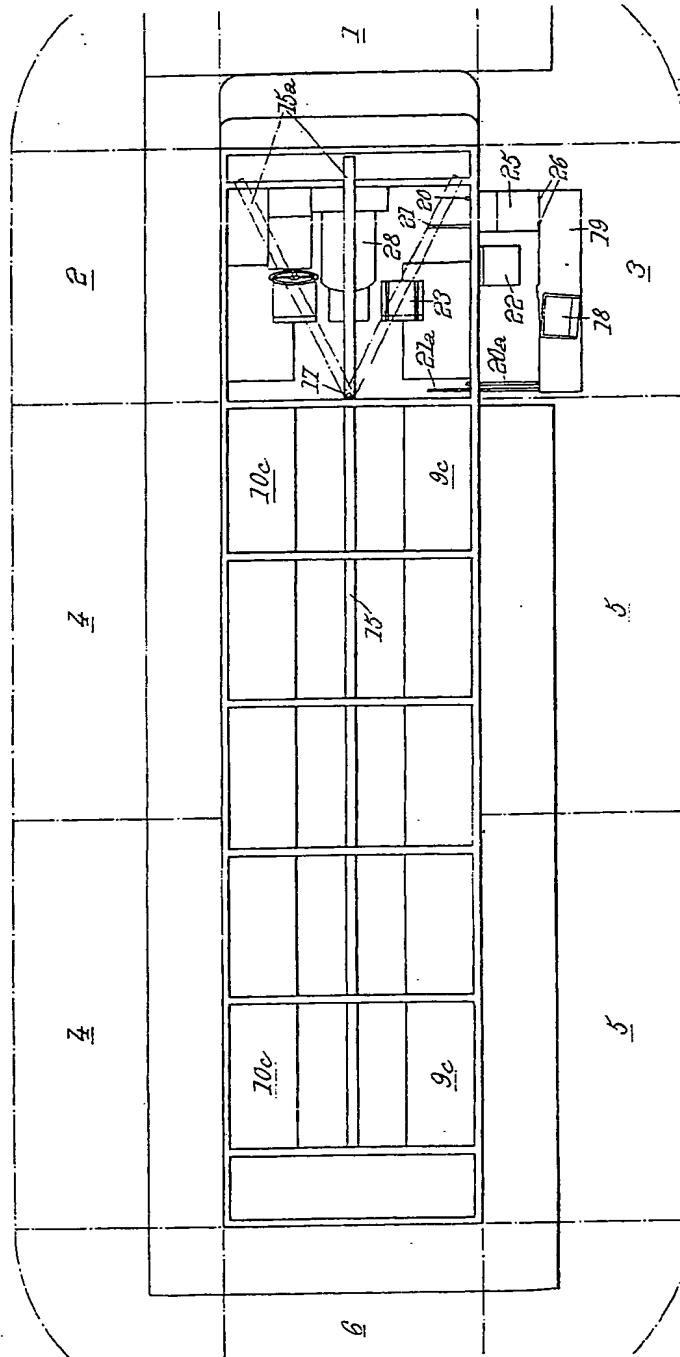
PLASSERAUD, DEVANT, GUTMANN, JACQUELIN

N. 1.270.079

M. Legros

4 planches. - Pl. I

Fig. 1.

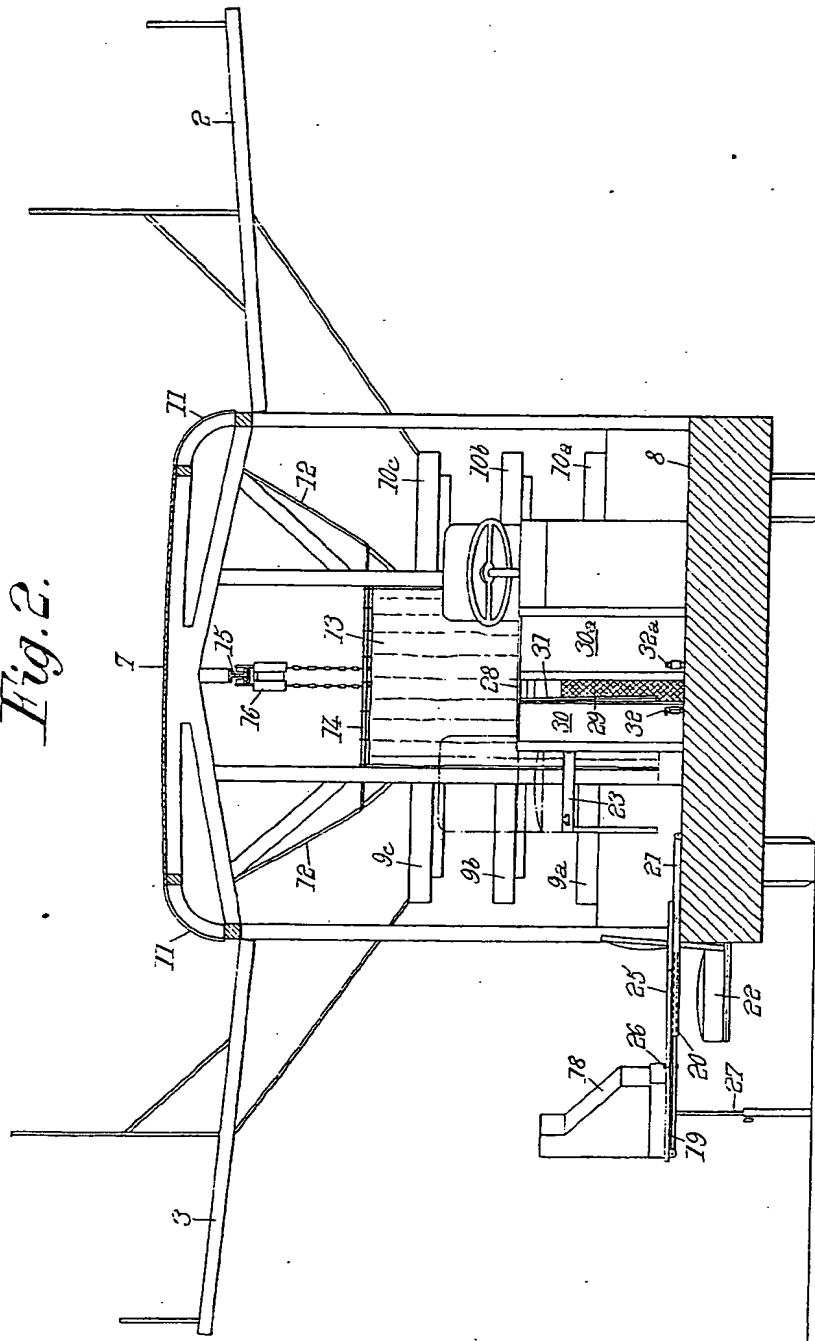


N. 1.270.079

M. Legros

4 planches. - Pl. II

Fig. 2.



N. 1.270.079

M. Legros

4 planches. - Pl. III

Fig. 3.

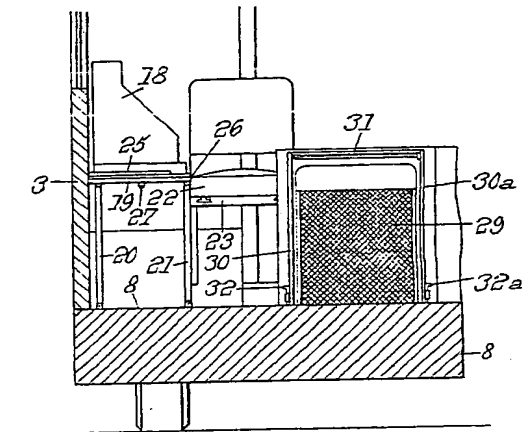


Fig. 4.

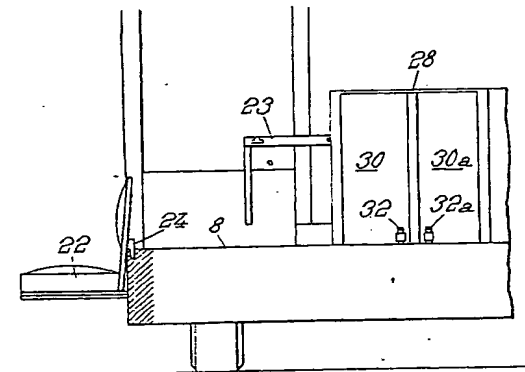


Fig. 5.

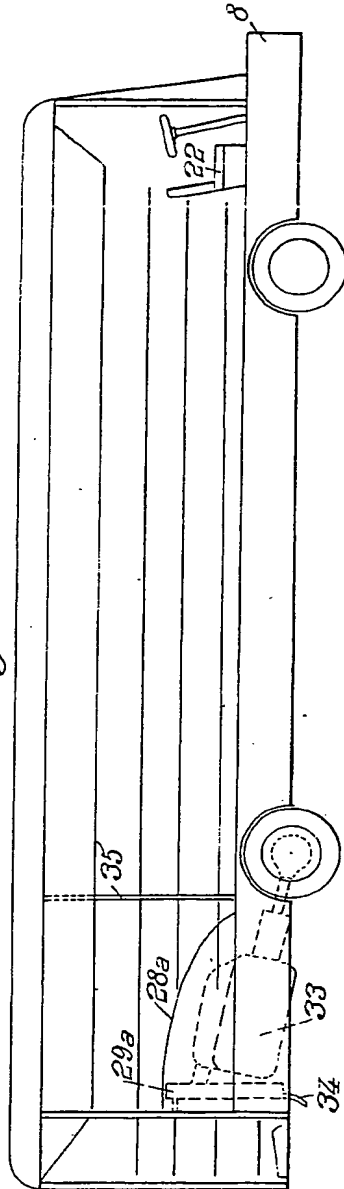


Fig. 6.

